SENINEC

pagina 8

"CER DESCHIS" CU AVIATORI ROMÂNI ŞI AMERICANI

Militari din Forţele Aeriene ale României în sprijinul populaţiei sinistrate,la Făcăeni

pagina 6

Ministrul apărării naţionale, domnul Ioan Mircea Paşcu, a vizitat locurile unde au acţionat militarii din Forţele Aeriene

ZIUA ARTILERIEI ŞI RACHETELOR ANTIAERIENE

pagina 7

pagina 4

TRAIAN VUIA
130 DE ANI DE LA NAŞTERE

JURNALI{TI CIVILI – DESPRE AVIATORII MILITARI ROM@NI CARE ZBOAR~ C-130 HERCULES

pagina 3

■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■ INFO ■

Avanpremieră la Capu Midia

La ora când apar aceste rânduri, pregătirile pentru tragerile cu rachete sol-aer "VOLHOV" ce urmează să fie executate de brigada de rachete sol-aer, cu trei divizioane de foc, în poligonul Capu Midia sunt aproape încheiate.

De când a debutat aplicaţia, operaţiunile s-au desfăşurat în cele mai bune condiţii, fie că a fost vorba de îmbarcarea, deplasarea, debarcarea tehnicii şi ocuparea poziţiei de tragere, fie de pregătirile ce le necesită un examen atât de complex.

S-au executat antrenamente cu ţinte aeriene imitate cu aparatura AKORD 75 M, care simulează atacul aerian, a avut loc cooperarea cu Baza 86 Aeriană de la Feteşti, care a efectuat zboruri cu ţinte marcate pentru antrenare şi evaluare, precum şi cooperarea cu Statul Major al Forţelor Navale, care asigură nave de luptă pentru siguranţa maritimă.

Examenul ce va avea loc peste câteva zile este cu atât mai important cu cât în poligon vor fi prezente delegaţii străine din Franţa, Belgia şi Turcia, în calitate de observatori, iar francezii, în plus, vor să cunoască în amănunt posibilităţile ce le oferă poligonul, întrucât şi-au propus să efectueze aici, în viitor, trageri cu o subunitate de rachete sol-aer "MISTRAL".

La aceste trageri vor lua pentru prima dată contact cu atmosfera din poligonul de la Capu Midia şi absolvenţii Academiei Forţelor Aeriene "Henri Coandă", care îşi definitivează pregătirea de viitoare cadre de artilerie şi rachete antiaeriene în Şcoala de Aplicaţie.

Salvaţi de elicopter din vâltoarea apelor

Puhoaiele revărsate năvalnic asupra a numeroase localităţi din ţară i-au supus la grele încercări şi pe elicopteriştii. În miezul lui august, un apel al prefectului judeţului Vrancea la conducerea Ministerului Apărării Naţionale a dus la decolarea, în regim de urgenţă, a unui elicopter IAR-330 PUMA de pe aerodromul Bacău.

Câteva persoane, oameni în puterea vârstei şi copii, rămăseseră izolaţi pe grinduri. Erau din satul Argea, comuna Homocea. Trei zile la rând s-a încercat salvarea lor cu o barcă cu motor, apoi cu un ponton plutitor, dar debitul mare al Siretului, a zădărnicit operaţia. De pe un alt grind tocmai izbuteau să "evadeze", cu o cameră de tractor, alţi doi cetăţeni. Un altul şi-a lăsat căruţa, a luat doar caii şi, cu apa până la gât, a reuşit să învingă torentul.

Elicopterul pilotat de **locotenent-comandorii Georgică Gîrgîz** şi **Romică Cuzub,** instructori şi piloţi clasa 1, având ca tehnic de bord pe **maistrul militar Doru Nanu,** a aterizat imediat. Este adevărat, cu maximă prudenţă. Terenul, scăldat de ape, era nesigur. Se dăduse drumul la baraje şi apa creştea în continuare. Stropi mari izbeau parbrizul. Dar aveau experienţa altor acţiuni, chiar mai grele, din urmă cu câţiva ani, de la Răcăciuni, Valea Seacă, Oneşti, când s-a rupt barajul de pe Tazlău. Nici aci, la est de comuna Burcioaia, pe malul drept al Siretului, nu era uşor. Întâi au luat doi oameni şi i-au transportat la Argea. Apoi alte trei persoane, între care doi copii. Unul dintre ei, de vreo 10 ani, rămăsese singur, urcat pe o colibă, şi făcea semne disperate de ajutor. Speriaţi, oamenii nu mai aveau nici o speranţă de salvare. Îngerii lor păzitori s-au dovedit, de data aceasta, cei trei temerari elicopteriştii de la Bacău.

Misiune comună româno-americană

După mai multe misiuni comune pe pământ românesc şi american, în cadrul programului "CER DESCHIS", România şi Statele Unite ale Americii vor îndeplini, în septembrie a.c., în premieră, o misiune de observare în Italia, cu comandament comun – american şi român – şi cu avionul şi echipajul nostru, specializate în astfel de acţiuni.

La sfârşitul misiunii de observare în România, echipa americană s-a declarat foarte mulţumită de colaborarea cu echipa românească similară şi şi-a manifestat satisfacţia şi plăcerea de a lucra împreună şi în Italia.

PETRE BÂNĂ

Publicaţie editată de Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 13(46) • AUGUST – 2002

Au mai rămas trei luni până la summit-ul NATO de la Praga

În "cursa" pentru integrarea euro-atlantică a României

REPERE ÎNCURAJATOARE ÎNTR-UN CONTEXT CONTRADICTORIU

O dată cu reluarea activităţii curente, după vacanţa de vară, de către principalele instituţii şi organisme politice europene şi occidentale, a crescut simţitor febra pregătirilor pentru summit-ul NATO de la Praga, în cadrul căruia vor fi nominalizaţi, oficial, noii candidaţi la integrarea euro-atlantică. Răstimpul rămas – mai puţin de trei luni – este dominat, totuşi, de disputa aprinsă dintre S.U.A. şi Uniunea Europeană asupra Curţii Penale Internaţionale (C.P.I.), Washingtonul cerând cu insistenţă ca militarii americani aflaţi în misiune în afara ţării să nu fie supuşi jurisdicţiei C.P.I., respectiv să nu poată fi extrădaţi spre a fi judecaţi de acest organism dacă ar comite acţiuni de competenţa Curţii Penale Internaţionale. Mai mult decât atât, a existat teama că Statele Unite ar putea pune sub semnul întrebării extinderea NATO în cazul când ţările candidate la aderare nu vor accepta să semneze acorduri bilaterale cu S.U.A., prin care să garanteze protecţia militarilor americani faţă de extrădarea către C.P.I. Ipoteză infirmată însă, categoric, de Casa Albă.

Sub acest aspect, **ROMÂNIA** stă cel mai bine, Bucureştiul semnând deja acordul bilateral cu Washingtonul, prin care ţara noastră acordă militarilor americani imunitate în raport cu C.P.I. Un acord care a iritat unele cancelarii occidentale, dar care este pe deplin justificat şi pe deplin etic – susţin politicienii americani – având în vedere aportul considerabil şi rolul major, decisiv, ale Statelor Unite în soluţionarea conflictelor din diferite zone geografice ale Terrei, la combaterea terorismului internaţional. De fapt, acest document, ce urmează a fi ratificat de Parlament, constituie cel mai semnificativ gest politico-diplomatic al României de adeziune şi loialitate faţă de S.U.A. – cu care avem un excelent Parteneriat Strategic –, cel mai credibil argument al ataşamentului românilor la valorile umane şi morale perene. Este absolut normal ca, prin prisma intereselor lor naţionale, Statele Unite – care suportă, militar, uman şi financiar, cea mai mare parte a operaţiunilor de menţinere a păcii în lume – să-şi protejeze militarii aflaţi în misiuni în afara graniţelor naţionale, militari care nu o dată au plătit cu viaţa ori s-au schilodit pe viaţă şi care pot deveni oricând "ţinte" ale anchetelor întreprinse de instanţele Curţii Penale Internaţionale. Iar acordul româno-american, arătat cu degetul de unii sau alţii, serveşte, în mod vădit, explicit, României însăşi, apropiind-o astfel de ţelul urmărit de cvasimajoritatea cetăţenilor ei: integrarea **de jure** în structurile euro-atlantice, accederea **de facto** în Alianţa Nord-Atlantică. Ceea ce ar recunoaşte şi ar răsplăti, pe drept, participarea prestigioasă a militarilor români la numeroase misiuni de menţinere a păcii, contribuţia unanim apreciată a celor 400 de combatanţi ai Batalionului "Neagoe Basarab" la operaţiunea ISAF, la lupta împotriva terorismului pe aprigul front din Afganistan.

Într-un alt plan, bunele relaţii dintre România şi Statele Unite ale Americii, cursul lor constant pozitiv sunt confirmate şi de recenta vizită în ţara noastră a doi eminenţi emisari de peste ocean, senatorii John McCain şi Fred Thompson. Demnitarii americani au apreciat progresele importante obţinute de România pe calea reformelor structurale, cu precădere a organismului militar, au salutat contribuţia militarilor români la statuarea păcii în Afganistan, au subliniat rolul şi importanţa României în asigurarea securităţii şi stabilităţii în regiunea balcanică, reiterând ideea unor alte personalităţi politice americane potrivit căreia ţara noastră nu este doar **"consumatoare",** ci şi **"creatoare"** de securitate, de linişte, de bună vecinătate şi pace.

Cu acelaşi prilej, senatorii americani McCain şi Thompson au afirmat că "neprimirea României în NATO ar dăuna luptei anticorupţie" în ţara noastră şi au explicat pe larg că România poate şi trebuie să facă parte atât din NATO, cât şi din Uniunea Europeană, "neexistând nici o contradicţie între calitatea de membru al celor două alianţe". Declaraţia respectivă survine în contextul în care cotidianul american **"International Herald Tribune"** a lansat ideea că ţările din Est, printre care şi România, au de ales între Alianţa Nord-Atlantică şi Uniunea Europeană, dată fiind disputa prelungită dintre cele două entităţi faţă de exigenţele Curţii Penale Internaţionale, disputată în care au fost prinşi, nolens volens, toţi candidaţii la valul al doilea de integrare euro-atlantică.

Semne bune pentru România vin şi de la Casa Albă. Astfel, zilele trecute, premierul Adrian Năstase a avut o convorbire telefonică oficială cu doamna Condoleezza Rice, consilierul pentru securitate naţională al preşedintelui Statelor Unite, George W. Bush. Principala temă a discuţiei a constituit-o stadiul actual şi de perspectivă al relaţiilor bilaterale româno-americane. În context, înalta personalitate americană şi-a exprimat mulţumirea şi satisfacţia pentru semnarea acordului privind neextrădarea militarilor americani către Curtea Penală Internaţională. Doamna Condoleezza Rice a exprimat aprecierile deosebite ale Executivului american pentru semnarea acestui document şi a subliniat importanţa acordului şi semnificaţia lui pentru evoluţia relaţiilor bilaterale pe termen lung. De asemenea, consilierul pentru securitate naţională al preşedintelui american a exprimat disponibilitatea Administraţiei din Washington de a oferi României ajutoarele necesare pentru înlăturarea efectelor inundaţiilor care s-au abătut asupra ţării noastre, transmiţând încurajările americanilor pentru persoanele afectate de potop.

Sunt, toate acestea, mesaje importante, ilustrative pentru susţinerile de care România se bucură, în continuare, în "cursa" ei de integrare euro-atlantică, de accedere în Alianţa Nord-Atlantică. Ne este plăcut să constatăm că rămânem pe mai departe în "cărţile" summit-ului de la Praga, însă ştim, la fel de bine, că depinde numai şi numai de noi ca şansele de acum să devină realitate în noiembrie, ca dorinţa să se transforme în fapt concret. Să sperăm că aşa va fi şi să aşteptăm cu încredere "gongul" reuniunii din capitala Cehiei, acel unanim"DA" care ne va schimba fundamental viitorul.

Pagină realizată de
NICOLAE RADU

MONDO MILITARE

MODERNIZARE. Într-un interviu acordat cotidianului ceh **PRAVDA,** ministrul apărării Republicii Cehia, Jaroslav Tvrdik, a declarat că, zilele trecute, conducerea Guvernului de la Praga a analizat un document privind necesitatea modernizării înzestrării Forţelor Aeriene Militare în scopul asigurării securităţii spaţiului aerian al Cehiei. Pentru finalizarea proiectului privind înzestrarea Forţelor Aeriene Militare ale Cehiei cu avioane noi, de tipul "Gripen", va fi stabilit un program de discuţii, atât cu partidele din coaliţia guvernamentală, cât şi cu grupările politice din opoziţie.

MISIUNE. Din Bratislava, agenţia **REUTERS** informează că Slovacia a trimis o subunitate de elicoptere de tipul "Mi-17" în Bosnia-Herţegovina, cu misiunea de a participa la operaţiuni de pace în cadrul NATO. Militarii slovaci vor acţiona în cadrul contingentului olandez, din Brigada Multinaţională de Sud-Vest/Banja Luka, şi va fi dislocat la Bugojno, cu scopul de a acorda sprijin logistic forţelor militare din cadrul SFOR.

ATITUDINE CRITICĂ. Într-un comentariu al postului de radio **SVOBODA,** experţi politico-militari din Kiev fac referiri critice la timpul insuficient alocat instruirii piloţilor ucraineni, arătându-se că aceştia zboară doar 25 de ore pe an, cu mult sub standardele NATO, iar programul de pregătire desfăşurat în cadrul "Institutului de Pregătire a Piloţilor", de la Harkov, nu este respectat în totalitate. Şeful Consiliului de Apărare şi Securitate, Evgheni Marciuk, a declarat că "în prezent, pentru Ucraina problema cea mai importantă o reprezintă restructurarea armatei". Iar procesul de reformă "este legat de planul de integrare europeană şi colaborare cu NATO, acesta fiind un proces dificil".

DECIZIE. Potrivit agenţiei **DPA,** Forţele Aeriene Militare ale Austriei vor fi înzestrate cu 24 de avioane de luptă de tipul "Eurofighter", costul aparatelor de zbor respective ridicându-se la 1,76 miliarde de dolari. Decizia Vienei de a opta pentru modelul de avion produs în colaborare de Italia, Germania, Spania şi Marea Britanie survine după respingerea ofertei americane ("F-16") şi a ofertei britanico-suedeze ("Gripen").

STARE DE ALERTĂ. Mai mulţi corespondenţi de presă occidentali, citaţi de agenţia **FRANCE PRESSE,** relatează despre intensificarea activităţii militare la baza aeriană Incirlik, folosită în comun de Turcia şi Statele Unite, fiind remarcată decolarea a 11 avioane de tipul "F-15" şi "F-16", nouă de tipul "EA 6-B Prowler", trei de tipul "KC-135" şi două model "C-130". Se apreciază că, în ultimul timp, a crescut numărul militarilor, al avioanelor de realimentare în aer şi cantitatea de armament şi muniţie sosite la baza militară aeriană din Turcia. În context, se susţine ca posibilă instalarea unor sisteme de apărare antirachetă la Baza 7 Aviaţie/Malatya, care ar putea fi utilizată în situaţia când Irakul ar ataca baza Incirlik, de la care ar decola avioanele de luptă operaţionale. Se mai precizează că Baza 7 Aviaţie Erhac are în compunere escadrilele 171, 172 şi 173, fiecare dintre ele având în înzestrare câte 15 avioane de luptă de tipul "F-4".

ANGAJAMENT. Din Sofia, agenţia **BTA** informează că Ministerul Apărării s-a angajat ca, în cazul în care la reuniunea de la Praga se va lua o decizie favorabilă aderării Bulgariei la NATO, această ţară va pune la dispoziţia Alianţei următoarele elemente: 1 brigadă mecanizată; 1 batalion de geniu; 1 batalion de infanterie uşoară; 1 batalion NBC; 1 batalion de operaţii speciale; 1 companie NBC; elemente de sprijin logistic; 1 escadrilă de elicoptere; avioane de transport (disponibile până la sfârşitul anului 2002); 1 divizion de rachete antiaeriene (disponibil până la sfârşitul anului 2004); 1 escadrilă de avioane de vânătoare şi 2 divizioane de rachete antiaeriene (care vor fi pregătite în perioada 2004–2008); 1 fregată; 2 corvete; 2 nave dragare; 1 navă auxiliară.

APLICAŢIE MILITARĂ COMUNĂ. După cum transmite agenţia de presă **REUTERS,** în prima săptămână din luna august, într-un raion din vestul Ungariei s-a desfăşurat o aplicaţie militară comună ungaro-americană. La exerciţii au participat 450 de militari, iar printre mijloacele folosite s-au aflat 33 de elicoptere (16 de tipul "Black Hawk" şi 17 de tipul "Apache").

DEZAFECTARE. Ministerul Apărării al Ucrainei, citat de agenţia **ITAR-TASS,** a făcut cunoscut că, datorită costurilor de întreţinere prea mari, Kievul va distruge, până în anul 2005, 30 de bombardiere de tipul "Tu-22" şi 200 de rachete sol-aer de tipul "X-22", rămase în înzestrare de la fosta Uniune Sovietică şi stocate în prezent la bazele militare de la Mikolaiv (sud), Poltava (centru) şi Jitomir (vest).

ACCIDENTE AVIATICE

❒ **"Mi-26" (FEDERAŢIA RUSĂ).** Surse militare din Moscova, citate de agenţia **INTERFAX,** informează că un elicopter de luptă de tipul "Mi-26", aparţinând Forţelor Aeriene Militare ale Federaţiei Ruse, s-a prăbuşit în apropierea cartierului general al forţelor ruse de la Khankala, situat la periferia oraşului Groznâi, capitala Ceceniei. La bordul aparatului se aflau 140 de oameni, în accident pierzându-şi viaţa peste o sută de militari, inclusiv cei cinci membri ai echipajului. Numărul victimelor este atât de mare – precizează purtătorul de cuvânt al Ministerului Apărării al Federaţiei Ruse – deoarece elicopterul s-a prăbuşit într-un câmp minat şi a explodat la atingerea solului. Comisia de anchetă a accidentului, condusă de generalul Nikolai Kormiltev, viceministru al Apărării, studiază două posibile cauze ale catastrofei: o defecţiune tehnică la unul din cele două motoare de câte 11.400 cai putere şi un atac cu rachetă sol-aer al rebelilor ceceni. A doua variantă pare cea mai plauzibilă, luptătorii ceceni revendicând atacul, iar martorii oculari confirmând impactul aparatului cu o rachetă. Aparatul "Mi-26" este cel mai mare şi mai puternic elicopter din lume, având o capacitate maximă de 20 de tone şi o viteză de deplasare de 255 kilometri pe oră. În momentul prăbuşirii, aeronava transporta militari şi armament de la baza rusă Mozdok, aflată în Osetia de Nord, la baza Khankala, de lângă Groznâi. Ancheta este în curs de desfăşurare.

Mi-26

❒ **"UH-1N" (COLUMBIA).** Potrivit agenţiei americane **UPI,** un elicopter militar de tipul "UH-1N", aparţinând Forţelor Aeriene ale Columbiei, s-a prăbuşit în apropierea localităţii Valparasio, din departamentul Caqueta. În urma accidentului şi-au pierdut viaţa 7 din cele 8 persoane aflate la bordul aeronavei. Nu se cunosc încă împrejurările şi cauzele catastrofei

JURNALI{TI CIVILI – DESPRE AVIATORII MILITARI ROM@NI CARE ZBOAR~ C-130 HERCULES

După ce s-au aflat în aeronavele aparţinând Forţelor Aeriene ale României care au executat misiuni de transport strategic în Afganistan, câţiva ziarişti civili au avut amabilitatea să ne împărtăşească impresiile lor despre zborul cu aeronava C-130 Hercules, despre piloţii şi tehnicienii acestor avioane.

Ne face mare plăcere să publicăm rândurile de faţă, cu atât mai mult cu cât ele reprezintă opiniile obiective ale unor profesionişti ai jurnalismului din afara structurilor noastre militare.

Aşii aerului

Am avut ocazia să ajung de două ori în Afganistan, în ianuarie- februarie şi în iulie, anul acesta. Iarna trecută am însoţit primul pluton românesc de poliţie militară care a acţionat în Afganistan, în cadrul Forţei Internaţionale de Asistenţă de Securitate (ISAF) din Kabul (capitala ţării). La Kandahar am ajuns în iulie, însoţindu-i pe infanteriştii olteni, angajaţi în operaţiunea de luptă ce poartă numele de cod "Enduring Freedom" (Libertate de durată).

Şi nu puţini sunt reporterii români care şi-ar fi dorit să ajungă în ţara "războiului fără sfârşit" chiar înainte de riposta americană, survenită pe fondul atacurilor teroriste din 11 septembrie 2001, atribuite reţelei lui ben Laden. În acest context, plecarea militarilor români în Afganistan a reprezentat o adevărată gură de aer pentru cei câţiva jurnalişti care au reuşit să-i însoţească.

Totul a fost posibil în primul rând datorită curajului, pasiunii şi îndemânării piloţilor de pe aeronavele C130 Hercules aparţinând Forţelor Aeriene Române. Păsărea de fier, mânuită cu măiestrie de aşii aerului, se ridica greoi de la sol, într-un huruit care nu se putea să nu-ţi rămână întipărit în minte. Pe aeroportul din Craiova aveam să aflu însă un lucru neştiut până acum decît de cei direct implicaţi în operaţiunile din Afganistan: nu există protecţie aeriană şi un control riguros al zborurilor în zona de conflict! Practic, orice aeronavă poate fi surprinsă de un avion neidentificat. Riscurile sunt asumate la fiecare zbor atât de piloţi şi personalul navigant, cât şi de militari sau jurnalişti. Deşi aeronava este destul de bătrână, din '61, nu mia fost teamă nici o clipă, pentru că ştiam că trece prin revizii drastice şi, mai ales, pentru că ştiam că zbor cu cei mai buni piloţi militari. Cursele Bucureşti-Kandahar-Kabul nu sunt deloc uşoare, în condiţiile în care media de zbor e de peste nouă ore, iar toate zborurile efectuate în Afganistan se fac pe propria răspundere. **"Sunt munţi înalţi, iar la aterizare sau decolare orice aeronavă e vulnerabilă, deci poate fi atacată, până şi cu o mitralieră. La belgieni şi greci chiar s-au declanşat sistemele de avertizare, însă noi nu ne-am confruntat cu astfel de incidente**", mi-au declarat locotenet-comandorii Marian Jilăveanu (comandantul aeronavei) şi Virgiliu Ion, secundul său. Cei doi piloţi au peste 1.000 de ore de zbor pe Hercules şi peste 3.000 în total. **"Zburăm pe Hercules din '97 şi nu o dată aparatele şi-a dovedit fiabilitatea. Suntem obişnuiţi cu zborurile dificile, cum au fost cele din Angola, unde numai dus zborul era de 21 de ore"**, mi-au mărturisit piloţii. De fiecare dată ei învinge teama de necunoscut şi execută misiunile cu succes. Dacă aeroportul din Kandahar, situat la 1.100 metri altitudine, este ceva mai degajat, ca suprafaţă, în schimb, o aterizare pe aeroportul din Kabul reprezintă o adevărată operă de artă. Este situat la 1.800 metri altitudine, într-un lanţ muntos, iar coborârea se face "în şurub", de la peste 6-7.000 metri altitudine. Şi nu o dată piloţi străini au ratat aterizarea, ceea ce nu s-a întâmplat în cazul piloţilor români. Fie că am ajuns în Kabul, fie în Kandahar, de fiecare dată am aterizat "ca la carte". Şi pentru asta piloţii militari, navigatorii, inginerii de bord sau specialiştii în centraj merită toată admiraţia noastră. Încă o dată, îi felicit din toată inima pe iscusitii, admirabilii piloţi români de pe aeronavele C-130 Hercules!

ALINA GRIGORE
ziarul *EVENIMENTUL ZILEI*

Dincolo de nori

Orice călătorie cu avionul produce emoţii şi teamă majorităţii dintre noi. Chiar dacă înţelegem legile fizicii, nu putem să nu avem o strângere de inimă când pasărea de oţel îşi turează motoarele la maximum pentru a se desprinde de pământ. Cu atât mai mari sunt emoţiile când zbori cu o aeronavă militară. Aceasta e făcută pentru altfel de misiuni decât cele de transport pasageri la **business class**, cu stewardese elegante şi şampanie bine frapată.

Am descoperit avioanele Forţelor Aeriene Române cu vreo 8 ani în urmă. Mai întâi le-am văzut pe aerodromuri, apoi în evoluţii spectaculoase la aplicaţii sau mitinguri aeriene. Mai apoi mi-a fost dat să zbor cu ele. Deocamdată, numai cu AN-24, AN-26, AN-30, cu elicopterele IAR 316, IAR 330 (inclusiv varianta SOCAT) şi, nu în ultimul rând, cu C-130 Hercules. La acest avion şi la oamenii care pilotează aceste adevărate camioane zburătoare vreau să mă refer în cele ce urmează.

Pe vremea ministrului Tinca, la Otopeni au venit primele C-130 de la americani. Ţin minte că ziariştii civili se uitau uimiţi la ele şi se întrebau la ce oare o se le foloseasc㠄 Armata Română. Ba, au fost voci care comentau malitios că ne-au venit hârburile din Vietnam. Însă aviatorii şi-au văzut de treabă. Au luat lecţii de la instructorii americani, le-au studiat pe îndelete şi, uşor – uşor, şi-au creat propria echipă care să deservească cele 4 aeronave Hercules. Ca orice început, cred că a fost mai greu. Dar anii au trecut şi detaşamentul de piloţi şi tehnicieni de pe Hercules a căpătat experienţă. Emoţia primului zbor cu un Hercules am avut-o în Angola, prin 1995, cu un avion al ONU, care acţiona în cadrul misiunii UNAVEM III. A urmat, după câţiva ani, primul zbor cu Hercules-ul Forţelor Aeriene Române, undeva, la o aplicaţie prin Ardeal. Însă proba de foc pentru piloţii şi tehnicienii care zboară C-130-ul cred că va rămâne AFGANISTANUL.

De la începutul acestui an, miile de kilometri şi sutele de ore de zbor, în condiţii deosebit de dificile, au constituit examenul aviaţiei militare române. Avioanele, dar mai ales oamenii, şi-au dovedit capacitatea şi măiestria. Nu o să dau nume, de frică să nu omit pe cineva. Trebuie să recunosc faptul că, şi astă iarnă, când am fost la Kabul, şi cu prilejul zborurilor spre şi dinspre Kandahar, din această vară, am descoperit, la bordul aeronavelor Hercules, în primul rând **oameni** şi mai apoi militari cu grade şi responsabilităţi. Oameni care îşi fac treaba cu multă pasiune, lucru constatat în lungile ore de zbor, când survolam Marea Neagră, tăiam de-a latul Marea Caspică sau în timpul escalelor tehnice de pe aeroprtul Ashabad, din Turkmenistan. Cel mai palpitant era însă zborul în spaţiul aerian afgan. Gândiţi-vă cum ar fi să te afli la manşa unui avion şi să ştii că în orice moment o rachetă sol-aer poate să te lovească. La toate astea se adaugă condiţiile specifice zonei, unde totul trebuie făcut la secundă. Şi asta în lipsa unor informaţii exacte despre ce se întâmplă prin jurul tău. Dacă prima dată când am zburat la Kabul mi-a fost puţin frică, nu mi-e ruşine să recunosc acest lucru, zborul la Kandahar a constituit un prilej de a da sfaturi şi încurajări celorlalţi colegi din presa civilă care, unii dintre ei, zburau pentru prima oară cu un avion militar.

Aviatorii au fost la înălţime – şi la propriu, şi la figurat. Au ocolit zonele de turbulenţă pentru a ne face călătoria mai plăcută şi ne-au acceptat unele mofturi de civili neinstruiţi care nu sunt obişnuiţi cu regulamentele militare.

Acolo sus, în aer, dincolo de nori, aviatorii sunt actorii principali ai unui film în care ţi-ai dori să joci, dar pentru care nu ai talentul şi capacităţile necesare. Pentru acest lucru şi pentru multe altele toţi aviatorii militari din România merită un « **Oscar** » neinventat încă.

DORU DRAGOMIR
ziarul *ZIUA*

Am visat, la 8.000 de m, un pitic în costum "Armani"

Şarm şi siguranţă de sine. Acesta este comandorul... pilotul... El ne-a ajutat să avem încredere în noi, să suportăm bine orele celui mai lung zbor din experienţa noastră de ziarişti. Acomodarea cu pânza cazonă a scaunelor aparent incomode şi neprimitoare de somn a durat până la Craiova, locul primei escale. Deasupra ţărmului Mării Negre, cu imensa întindere de apă sub noi, am avut ultima dată un licăr de teamă dat de percepţia distanţei şi timpului pe care îl aveam de parcurs până la destinaţie. Uşor – uşor, am descoperit că scaunele mici şi plasa din spatele lor îţi pot odihni oasele şi trupul cel puţin la fel de bine, dacă nu chiar mai bine, decât scumpele, murdarele, urât mirositoarele banchete ale trenurilor rapide, accelerate, personale... Cel puţin, de astă dată, chiar am dormit rapid. Şi ieftin. În pauze, sigur că am văzut lumea de sus, din carlingă. Sigur că n-am înţeles mare lucru din explicaţiile echipajului despre funcţionarea aparaturii de bord. Dar spuneau cu un zâmbet în colţul gurii, cu siguranţă, cu privirea senină. Atunci am priceput că ei ştiu ce spun şi stăpânesc aparatele despre care vorbesc şi asta mi-a fost de ajuns. Şi m-am dus înapoi în "pătuc". Am visat ceva, îmi amintesc vag, era vorba despre nişte piloţi. N-am să spun buni, sau extraordinari, sau nemaipomeniţi, sau orişicum altfel. Când ai în grijă viaţa a 60 de oameni, poţi fi doar **pilot**. Aceşti piloţi erau puţin supăraţi. Unii spuneau că avionul lor a păţit ceva ce nu păţise de fapt. M-am trezit brusc când un pitic îmbrăcat într-un costum "Armani" – e prima dată când visez aşa ceva – mi-a şoptit că pe el trebuie să-l întrebăm ce-a păţit avionul, pe el, directorul nu ştiu cărei fabrici care trebuia să importe nu ştiu ce mecanism. Când m-am trezit din vis, eram deja înapoi, pe pista Bazei 90 Transport aerian, şi câţiva colegi mă întrebau ce culoare are praful din Afganistan. Aşa că nici acum nu ştiu: a fost ceva, n-a fost?! Sau da. Altfel, piloţii sunt piloţi, iar avionul – avion, atâta timp cât pasagerii, militari sau civili, înţeleg de ce e bine şi trebuie să zbori la 8 mii de metri cu ţigara pusă altundeva decât în colţul gurii. Din păcate – sau nu – eu am înţeles asta târziu, eram acum deja în redacţie, la mult timp după aterizarea de care v-am spus mai devreme şi scriam un articol despre cum a fost dus-întorsul pe ruta Bucureşti – Craiova – Ashkabad – Kabul – Kandahar cu una dintre aeronavele Hercules ale Aviaţiei Militare. Puteam face economie de cuvinte – ale mele – şi de timp – al dumneavoastră – şi zic doar atât: A fost un zbor pilot. Nu bun, nu extraordinar, nu nemaipomenit sau orişicum altfel. Pilot.

DORU DENDIU
TV ROMÂNIA 1

TRAIAN VUIA

130 DE ANI DE LA NAȘTERE

Un geniu care a impus numele României în lume

Traian Vuia este, neîndoielnic, o figură emblematică a aeronauticii românești și mondiale. Alături de Aurel Vlaicu și Henri Coandă, el a intrat definitiv în istorie în primul deceniu al secolului trecut printr-o creație de pionierat care a marcat începutul erei zborurilor cu un aparat mai greu decât aerul.

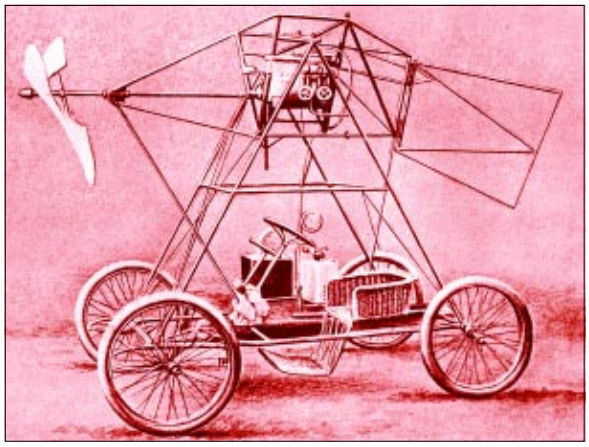
Tânărul bănățean, născut la 17 august 1872, în satul Surducul Mic, comuna Bujor, județul Timiș, avea să devină, după terminarea studiilor universitare, una dintre personalitățile de seamă afirmate în capitala Franței.

Zborul său din 18 martie 1906 pe câmpul de la Montesson, de lângă Paris, când s-a desprins de la pământ cu aparatul conceput și realizat de el, "Vuia nr. 1", numai datorită forței motorului său, fără nici un fel de mijloace auxiliare, cu tren de decolare-aterizare original, s-a numărat printre marile evenimente ale epocii. Deși s-a ridicat de la sol aproximativ un metru înălțime și a parcurs o distanță de 12 metri, temerara sa încercare a fost considerată de contemporani, între care și renumitul scriitor Victor Eftimiu, o minune, întrariparea omului însemnând, totodată, "dezrobirea din țărână".

Relatând evenimentul, revista "L'Aerophile" consemna: **"Vuia este primul, la noi în Franța, care a încercat lansarea directă a aeroplanului... Aparatul său a fost bazat pe dispozitive ingenioase, ceea ce a dovedit că inventatorul este un spirit original și cu cunoștințe mecanice foarte serioase. El a fost un adevărat slujitor al marii cauze. Să-i păstrăm un mic colț în istorie, loc pe care l-a cucerit cu vrednicie și-l merită cu prisosință".**

Sigur că istoria nu i-a rezervat numai... un colț. Cu toată modestia lui Vuia și caracterul său opus reclamei și spiritului de câștig, zborul de la Montesson și experiențele ulterioare, consemnate de mai mulți martori oculari, între care și prietenul său, prof. Constantin Nedelcu, aflat la studii în Franța, nu au rămas fără ecou. Ele au stârnit senzație în rândurile partizanilor zborului. Cu aparatul său, căruia i-a adus o serie de modificări și perfecționări, denumit "Vuia nr. 1 bis", a efectuat alte și alte zboruri, atingând distanțe mult mai mari. El nu păstra nici un secret în legătură cu invențiile sale, ci le-a pus, dimpreună cu calculele teoretice făcute, la dispoziția cercetătorilor, chiar a celor care, în paralel cu el, sau în urma sa, își căutau ferestre deschise spre orizontul unor cuceriri științifice pe care apoi să și le asume parțial sau în totalitate. Aceasta fusese și dorința sa cea mai vie: de a stimula cercetările, de a da impuls perfecționării, cum notează prietenul său. Căpitanul Ferber, Santos Dumont, Bleriot și alți cutezători de atunci au fost animați de exemplul lui Vuia.

În primăvara anului 1907, românul și-a transformat aparatul într-unul mai performant, "Vuia nr. 2", cu care, în vara aceluiași an, a efectuat noi zboruri, la ultimul dintre ele, cel din 17 iulie 1907, reușind să parcurgă 70 de metri. Era un adevărat record pe atunci. Avionul avea să fie expus la primul Salon aeronautic din Paris, stârnind admirația vizitatorilor și tehnicienilor. Dar lipsa resurselor materiale necesare îmbunătățirii avionului l-au determinat să renunțe în a continua încercările în această direcție.



Partea mecanică a monoplanului nr. 1 T. Vuia (reprodus din revista franceză "La Nature", nr. 1733, din 19 august 1906

S-a dedicat însă unor realizări în domeniul aparatelor cu decolare verticală, concepând și construind două elicoptere care, încercate, în 1920 și respectiv 1922, s-au ridicat la câțiva metri în aer. Dar și de această dată starea sa financiară l-a împiedicat să-și ducă mai departe proiectele. El nu dispunea nici de averea, nici de influența și nici de relațiile pe care le avea în Franța, de pildă, brazilianul Santos Dumont.

Spirit inventiv manifestat în varii domenii, Vuia a realizat generatorul de aburi care îi poartă numele, ceea ce constituie a doua creație a geniului său.

Dar Vuia a avut contribuții remarcabile nu numai la progresul tehnic. El a fost un militant activ pentru Marea Unire, care va fi realizată la 1 Decembrie 1918, strângând în jurul său o pleiadă de intelectuali români ce luptau pentru aceeași cauză. În acest scop s-a pus la dispoziția delegației române în timpul Conferinței de pace de la Paris, care avea să hotărască soarta teritoriilor locuite de popoarele supuse monarhiei habsburgice, publicând în același timp un prețios volum în limba franceză, în care pleda pentru drepturile poporului român asupra provinciei sale – Banatul – susținând, totodată, ideea unității economice și geografice indivizibile.

În timpul ocupației fasciste din al doilea război mondial, cu toată vârsta lui înaintată, Traian Vuia a desfășurat o activitate și o luptă pilduitoare pentru români și francezi deopotrivă, deținând președinția "Frontului Național Român" din Franța.

"La jumătate de secol după realizarea zborului mecanic – scria pe 18 martie 1954, la a 48-a aniversare a primului zbor, dr. Petru Groza – Traian Vuia intră în conștiința mondială în rândurile marilor creatori din toate timpurile. I s-ar fi cuvenit <<Premiul Nobel>>. De asemenea, și locul la Academia Română...". Care i-a fost rezervat, peste ani... post mortem.

Bătrân, sărac și bolnav, Traian Vuia s-a întors, în 1950, în țară, dar la scurt timp sufletul său generos s-a înălțat la ceruri.

Satul natal, străzi, școli din țară, printre care cu cinste și onoare se înscrie și Școala militară de la Mediaș, instituții de cultură, știință, premii ale Academiei – îi poartă numele spre adâncă recunoștință.

Omagierea eminentului savant

În organizarea Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii și a Muzeului Aviației, în ziua de 17 august a.c., s-a desfășurat Sesiunea solemnă consacrată aniversării a 130 de ani de la nașterea marelui savant.

Manifestarea a cuprins o sesiune de comunicări intitulată **"Viața și opera inventatorului Traian Vuia, pionier al aeronauticii mondiale"**, vernisajul unei expoziții și lansarea lucrării **"Traian Vuia și aeroplanele sale profetice"**, semnate de generalul-locotenent (r) Iosif Rus și comandorul Paul Sandachi, care au fost și moderatorii activității.

Au participat domnii general-locotenent Constantin Gheorghe, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general de brigadă dr. Nicolae Năbârjoiu, consilier la Administrația Prezidențială, reprezentanți ai Ministerului Apărării Naționale, Ministerului Culturii și Cultelor, Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, Academiei Române, Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, Aeroclubului României.

În deschiderea sesiunii a luat cuvântul generalul-locotenent (r) Iosif Rus, președintele A.R.P.I.A., consilier al ministrului Apărării Naționale. Directorul Muzeului Aviației, comandorul Paul Sandachi, a prezentat unele aspecte privind dezvoltarea fenomenului aeronautic în perioada sosirii lui Traian Vuia la Paris. Inginerul Ioan Buiu, secretar științific al Comitetului Român pentru Istoria și Filosofia Științei și Tehnicii (CRIFST), de la Academia Română, a reliefat unele elemente mai puțin cunoscute privind construcția aparatelor de zbor tip Vuia, iar conf. univ. dr. Valeriu Avram, șeful secției de Istorie a Aeronauticii la Muzeul Aviației, a readus în atenția participanților contribuția savantului la înfăptuirea Marii Uniri de la 1 Decembrie 1918.

Au adresat mesaje omagiale președintele României, Ion Iliescu, ministrul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței, Miron Mitrea, ministrul Culturii și Cultelor, acad. Răzvan Theodorescu, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Constantin Gheorghe.

Sesiunea solemnă a relevat meritele de excepție, de însemnătate și valoare universală ale savantului român în ființarea și dezvoltarea aviației mondiale, patriotismul fierbinte de care acesta a fost animat, deși a trăit cea mai mare parte a vieții sale departe de țară, lupta sa neobosită pentru afirmarea cauzei românilor în momentele cele mai grele ale istoriei lor din prima jumătate a secolului trecut.

S-a evidențiat, între multe alte idei nobile, faptul că a cinsti trecutul este un semn de respect pentru înaintași, dar și o dovadă de responsabilitate față de viitor.

Mărturii, consemnări

"Inginerul român Traian Vuia a construit la Paris în anul 1905 o mașină bine executată și de o construcție mult mai logică decât majoritatea celorlalte realizări din acea epocă. Aparatul Vuia este primul aeroplan pe roți pneumatice".

(**"Istoria aeronauticii"**, Paris 1932)

"Aparatul domnului inginer Traian Vuia prezintă avantajul că suprimă diferite mijloace la care au recurs până acum inventatorii pentru lansarea aeroplanului..., fiind o combinație între automobil și aeroplan".

(Revista **"L'Aerophile"**, februarie 1906)

"Venit la Paris pentru a-și îndeplini vocația, Vuia a reușit o lovitură de maestru față de dificultățile începuturilor... El a adaptat un tren de aterizare pe patru roți, primele echipate cu cauciucuri... Aparatul lui Vuia a fost foarte bine construit. Departe de a fi copiat dispozitivele imaginate până atunci, el a inovat în mod larg și concepțiile sale au fost mai logice decât cele care apăruseră până la el. Cu cunoștințe mecanice fără seamăn, cu spiritul său cercetător și perseverent, a obținut rezultate concrete, iar eforturile lui valoroase, contracarate de mijloace de acțiune restrânse, meritau o soartă mai bună. El a fost un mare pionier al aparatelor mai grele decât aerul și păstrează un loc ales în istoria aeronauticii".

(**Andre Bie**, bibliotecar al Muzeului Aerului din Franța)

"Traian Vuia este primul care zboară ca dată cronologică. Deși Vuia a zburat în fața publicului, el nu a cerut să se controleze oficial nici una din încercările sale".

(**Rene Chambe**, renumit aviator francez)

"Dacă titanul Promoteu a furat din cer focul generator al tuturor artelor și științelor, oameni ca Traian Vuia, făclieri ai progresului, au redat cerului focul, răspunzând zeilor, proclamându-le amurgul și ridicarea omului în locul lor.

Glorificarea lui Traian Vuia nu înseamnă numai omagiul adus unui singur ins, ci întregii colectivități creatoare. Înseamnă această glorificare sublinierea virtuților unui popor mult încercat, care s-a frământat veacuri întregi să-și afle o dezrobire și un rost în concertul universal; popor care a spus și mai are multe de spus, multe de adăugat patrimoniului cultural al omenirii, mersului ei înainte, triumfului civilizației, în pace și în libertate!"

(Victor Eftimiu)

"Nu trebuie să uităm – și simt o mare mulțumire sufletească aducându-mi-o aminte – că cel dintâi aviator care s-a ridicat cu propriile sale mijloace de la pământ a fost un român: Traian Vuia".

(Aurel Vlaicu)

"Am credința nestrămutată că mașina de sburat cea adevărată, cea practică și folositoare omenirii – mașina care să se poată înălța în aer și menține acolo pe orice vreme și oricare ar fi condiția curenților atmosferici – nu va întârzia să ne fie dată de cercetătorii care luptă pentru realizarea ei numai din iubire pentru adevăr și pentru binele neamului omenesc".

(Traian Vuia)

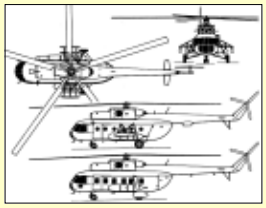
Pagină relizată de
PETRE BÂNĂ

Dicţionar NATO

Mi-8

1. **Tipul:** elicopter multifuncţional.
2. **Numele de cod NATO:** Hip.
3. **Producţia:** MIL (Federaţia Rusă)
- **Hip-A**: elicopter cu un singur motor. A efectuat primul zbor la 24 iunie 1961.
- **Hip-B**: elicopter bimotor cu elicea în patru pale. A zburat pentru prima oară la 2 august 1962.
- **Hip-C:** variantele militare ale acestui elicopter sunt Mi-8TP şi Mi-8TV.
- **Hip-D:** elicopter echipat cu aparatură de transmisiuni.
- **Hip-E:** elicopter destinat forţelor terestre. Este înzestrat cu o mitralieră de calibru 12,7 mm şi rachete antitanc.
- **Hip-F:** versiune a modelului Hip-E, construită pentru export.
- **Hip-G:** elicopter destinat misiunilor de cercetare.
- **Hip-H** (Mi-17): a efectuat primul zbor la 17 august 1975, fiind prezentat publicului în 1981, la mitingul aerian de la Paris.
- **Hip-J:** elicopter destinat poliţiei de frontieră.
- **Hip-K:** versiune îmbunătăţită a elicopterului Hip-D.

4. **Clienţi din NATO:** Ungaria, Cehia, Germania, Polonia, Turcia.



Caracteristici tehnico-tactice:

– Lungimea totală ..... 25,24 m;
– Înălţimea .....5,65 m;
– Diametrul elicei ..... 21,29 m;
– Greutatea ..... 7.260 kg;
– Încărcătura maximă ..... 4.000 kg;
– Raza de acţiune ..... 465 km;
– Viteza maximă ..... 225 km/h;
– Motoarele ..... 2 x 1.700 C.P.

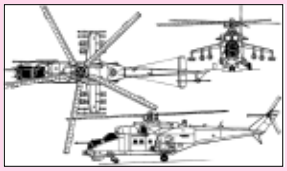
Mi-24

1. **Tipul:** elicopter blindat de asalt şi transport.
2. **Numele de cod NATO:** Hind.
3. **Producţia:** MIL (Federaţia Rusă)
- **Hind-A:** elicopter de asalt. Armament la bord: o mitralieră de calibrul 12,7 mm, rachete aer-sol şi rachete antitanc.
- **Hind-B:** model similar elicopterlui Hind-A, de care îl diferenţiază constructiv. Lipsa aripilor auxiliare laterale.
- **Hind-C:** elicopter destinat antrenamentului.
- **Hind-D** (Mi-25)**:** versiune destinată exportului.
- **Hind-E:** livrarea celor 1.000 de exemplare construite a început în martie 1976. Armament la bord: rachete aer-aer şi aer-sol.
- **Hind-F:** model similar elicopterului Hind-E, înzestrat cu o mitralieră de calibru 30 mm.
- **Hind-G:** elicopter înzestrat cu un sistem performant de ghidare a rachetelor antitanc.

4. **Clienţi din NATO:** Cehia, Germania, Ungaria, Polonia.

Caracteristici tehnico-tactice:

– Lungimea totală ..... 21,50 m;
– Înălţimea ..... 6,50 m;
– Diametrul elicei ..... 17 m;
– Greutatea ..... 8.400 kg;
– Încărcătura maximă ..... 2.860 kg;
– Raza de acţiune .....750 km;
– Viteza maximă .....310 km/h;
– Motoarele ..... 2 x 2.200 C.P.



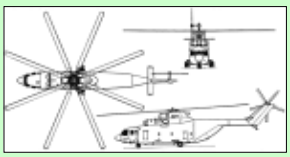
Mi-26

1. **Tipul:** elicopter multifuncţional.
2. **Numele de cod NATO:** Halo.
3. **Producţia:** MIL (Federaţia Rusă)
- **Mi-26 A:** elicopter militar de transport. A efectuat primul zbor în vara anului 1985.
- **Mi-26 Ms:** elicopter destinat misiunilor de evacuare aeriană.
- **Mi-26 NEF-M:** elicopter de cercetare.
- **Mi-26 TP:** elicopter înzestrat cu rezervoare interne, destinat misiunilor de stingere a incendiilor.
- **Mi-26 TZ:** elicopter-cisternă, capabil să transporte 14.040 litri de combustibil şi 1.040 litri de lubrifianţi.
- **Mi-26 M:** model aflat în lucru, vizând îmbunătăţirea sistemului de navigaţie şi a capacităţii de transport.

4. **Clienţi din NATO:** Germania.

Caracteristici tehnico-tactice:

– Lungimea totală ..... 40,025 m;
– Înălţimea ..... 8,145 m;
– Diametrul elicei ..... 32 m;
– Greutatea ..... 28.200 kg;
– Încărcătura maximă ..... 20.000 kg;
– Raza de acţiune ..... 800 km;
– Viteza maximă ..... 295 km/h;
– Motoarele ..... 2 x 11.240 C.P.



Următoarea pagină a Dicţionarului NATO va fi dedicată aeronavelor:

- ❒ Mig-21
- ❒ Mig-23
- ❒ Mig-29

Pagină realizată de locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Acolo unde a căzut cerul pe oameni

Imagini apocaliptice, peisaje care amintesc de sintagma "viaţa bate filmul"

Militari din Forţele Aeriene ale României în sprijinul populaţiei sinistrate,la Făcăeni

Luni, 12 august 2002. Era ora 19.15 când autobuzul bazei aeriene din Feteşti a trecut de poarta unităţii, având înăuntru echipa de luptă care ieşise din serviciu. Acumularea norilor negri şi grei, undeva, în dreapta drumului, deasupra fermelor, nu părea să-i îngrijoreze pe pasageri. La un moment dat, însă, unul dintre cei care urmăreau cu interes impresionantul fenomen meteo a observat conturându-se, la început abia sesizabil, un vârtej, asemenea unui fuior foarte subţire la bază şi extrem de gros în partea de sus. În câteva secunde, vârtejul avea să capteze privirile tuturor pasagerilor autobuzului. Până vreme s-a deplasat paralel cu şoseaua, glumele s-au ţinut lanţ. Dar situaţia s-a înrăutăţit dramatic, când vârtejul şi-a schimbat direcţia, venind perpendicular pe şosea. Pe măsură ce se apropia, dimensiunile sale creşteau văzând cu ochii. Oamenii au tăcut. Şoferul autobuzului, intuind pericolul, a parcat maşina pe şosea, alegând cu grijă un loc în care distanţa dintre doi copaci de pe marginea drumului era suficient de mare pentru a nu pune în primejdie siguranţa pasagerilor.

Brusc, intensitatea vântului a crescut. Oamenii urmăreau înmărmuriţi, cu ochii mari, fenomenul acela extraordinar care li se înfăţişa privirilor. La câteva zeci de metri de şosea, vârtejul căpătase forma unei perdele de un alb compact, care, unduindu-se asemenea unui lichid mânat haotic de curenţi ascendenţi şi descendenţi, înghiţea totul în calea lui... Deodată, un aer foarte rece a invadat spaţiul interior al autobuzului. În secunda următoare, geamurile de pe partea dreaptă ale maşinii au fost pulverizate, iar autobuzul a fost trântit pe partea stângă, fiind târât, apoi, pe şosea şi azvârlit, ca o jucărie stricată, în şanţul de peste drum! Coşmarul a durat câteva secunde, însă oamenilor li s-a părut o eternitate... Au avut nevoie de câteva minute bune pentru a-şi reveni din starea de şoc, fiecare dintre ei fiind bucuros să constate că a scăpat cu doar câteva lovituri şi zgârieturi. Din nefericire, şoferul autobuzului, **Nicolae Avădanei,** nu a avut şansa colegilor săi. "A murit sub ochii noştri – ne-a mărturisit, vizibil marcat de această tragică experienţă, **maistrul militar Gabriel Brătulescu.** Într-un gest disperat, inconştienţi de neputinţa noastră, am încercat să ridicăm autobuzul pentru a-l salva. Dar eram la fel de neputincioşi ca şi bietul Nicuşor... A fost cumplit!"

Şi acesta era doar începutul. Peste câteva minute, teribilul fenomen meteo care făcuse ravagii pe şosea şi răpise o viaţă de om avea să lovească, necruţător, comuna Făcăeni.

Comuna blestemată

Primele semne ale catastrofei naturale care a lovit comuna Făcăeni ni s-au dezvăluit cu patru kilometri înainte de a intra în localitate. Cei trei stâlpi de înaltă tensiune, răsuciţi de la jumătate şi având vârfurile întoarse către pământ, ca şi când ar fi fost din plastilină, demonstrau cu prisosinţă puterea de neimaginat a acestui fenomen, totuşi, foarte rar prin părţile noastre.

Marţi, 13 august, la ora 7.10, subunitatea de intervenţie la dezastre, compusă din 24 de militari în termen, doi caporali, doi sergenţi-majori şi doi ofiţeri din Baza 86 Aeriană, ajunsese deja la Făcăeni. Deoarece **căpitanul Ion Juravle,** comandantul subunităţii de intervenţie, trebuia să participe la şedinţa de repartizare a forţelor şi mijloacelor organizată de celula de criză constituită la nivelul comunei, sarcina stabilirii obiectivelor prioritare şi a repartizării militarilor pe gospodării i-a revenit **locotenentului Sorin Bucur.** Acesta din urmă, având experienţa zilelor precedente, s-a dovedit a fi deosebit de operativ. În zece minute militarii au început lucrul, sub conducerea celor patru comandanţi de grupă.

Primele activităţi desfăşurate de subunitatea de intervenţie la dezastre au constat în recuperarea unor bunuri şi materiale din casele distruse de furtună. Au urmat eliberarea anexelor gospodăriilor, dărâmarea construcţiilor avariate, care s-ar fi putut prăbuşi în caz de furtună, acoperirea cu prelate a caselor rămase fără acoperiş, tăierea copacilor rupţi sau smulşi din rădăcini, sortarea lemnelor, curăţarea curţilor şi ridicarea gardurilor. În primele două zile de intervenţie, militarii forţelor aeriene au acţionat în felul acesta în peste 30 de gospodării.

Însoţiţi de energicul comandant de pluton, am pornit pe urma grupei conduse de **caporalul Marian Cucu. Militarii** lucrau în curtea unei case din care mai rămăseseră acum numai doi pereţi, şi nici aceia întregi. Bucăţile de chirpici amestecate cu resturi de acoperiş care umpleau curtea creau o atmosferă sinistră, acest tablou aducându-mi aminte de imaginile terifiante ale filmelor documentare despre bombardamentele din timpul celui de-al doilea război mondial. Proprietarul terenului, Mircea Munteanu, care abia terminase construirea casei în primăvara acestui an, nea povestit clipele de coşmar trăite în seara zilei de luni: "Când am văzut că începe furtuna, am intrat în casă şi am închis uşa şi geamurile. Mi-am dat seama că este ceva serios abia când s-a prăbuşit coşul de pe casă. Instinctual, mi-am luat fetiţa în braţe şi, împreună cu soţia, ne-am refugiat într-un colţ al casei. În mai puţin de un minut, geamurile, care se deschideau în afară, au fost băgate, cu rame cu tot, în casă, de un vânt năprasnic. Când au cedat geamurile, curentul acela extraordinar a năvălit în casă. A fost exact ca o bombă! Au sărit pereţii! Am zis că nu mai scăpăm… Peretele din spatele nostru a căzut peste noi. Când m-am dezmeticit, am realizat că nu mai aveam copilul în braţe! Am început să sap ca un nebun cu mâinile în molozul care îmi ajungea până la brâu. Dacă ar fi căzut şi celălalt perete, nu aş mai fi reuşit să-mi salvez fetiţa".

Acum, când calvarul s-a sfârşit, militarii lucrau de zor. Ei nu aveau timp să asculte poveştile incredibile ale supravieţuitorilor teribilei catastrofe. Erau atâtea alte familii care aveau nevoie de sprijinul lor...

O altă grupă de militari lucra în curtea unei case care părea să fi rezistat mai bine furtunii. Îi lipsea numai acoperişul. Crăpăturile pe care le-am văzut, însă, în pereţii casei, când am intrat în interior, m-au făcut să înţeleg că orice încercare de consolidare ar fi fost de prisos. La prima ploaie care va dura ceva mai mult, zidurile se vor surpa. Ceea ce m-a impresionat a fost faptul că proprietara imobilului, Maria Ţarcă, nu-şi plângea atât casa, cât îşi regreta grădina: "Uite, mamă, aci am avut un cireş. Cred că era cel mai mare din sat. Anu' ăsta, am făcut 40 de borcane de compot, 15 de gem şi 9 litri de ţuică, numa' din roadele lui. Acolo aveam roşii, dincolo – ardei… o frumuseţe! Nu mai am un ardei să coc acuşi...". Privindu-i, apoi, pe militarii care lucrau în ogradă, bătrâna ne-a mulţumit: "Armata a venit în fiecare zi prima. Nu ştiu ce m-aş fi făcut fără copiii ăştia. M-au ajutat mult. Dacă nu erau ei, nu aveam pe unde să trec, de copacii smulşi, aruncaţi vraişte în curte...".

Soldatul Petre Dumitru, care a participat zi de zi la activităţile de sprijinire a populaţiei sinistrate din Făcăeni, mi-a povestit, în scurta pauză destinată servirii gustării: "Suntem bucuroşi să-i ajutăm pe aceşti oameni. Unii dintre ei trăiesc de azi pe mâine. Deunăzi, spre exemplu, am participat, împreună cu colegii mei, la recuperarea unor bunuri dintr-o casă dărâmată. N-am să uit niciodată recunoştinţa din ochii proprietarului, atunci când l-am anunţat că am reuşit să scoatem de sub dărâmături un pat şi trei bucăţi dă săpun...".

Ostaşii – din nou acolo unde ţării îi este greu

Colegul său, **soldatul Ionuţ Mihai,** este un tip robust, crescut la ţară. Am aflat, de la unul dintre camarazii săi, că şi locuinţa surorii sale a fost lovită de furtună. L-am întrebat dacă s-a dus să o ajute şi pe sora sa. Şi iată ce mi-a răspuns: "Casa ei nu a fost afectată la fel de tare ca acestea la care lucrăm noi acum. În plus, în ajutorul surorii mele au venit părinţii noştri, aşa că nu am de ce să-mi fac griji. Adevărata problemă este aici, unde oamenii au ajuns să doarmă sub cerul liber".

"E de la vânt, maică..."

Nimeni nu ar fi putut ghici faptul că amestecul acela de tufişuri şi cioturi din ograda unui om a fost, cu doar câteva zile în urmă, o livadă. De fapt, tufişurile nu erau altceva decât coroanele pomilor căzuţi, iar cioturile – rădăcinile smulse din pământ şi crengile rupte. Aici lucra, alături de militarii subunităţii de intervenţie, mânuind cu dibăcie drujba, neobositul **Marin Popa,** angajat al Ocolului Silvic din Slobozia. Mai întâi au fost tăiaţi şi transportaţi arborii care fuseseră smulşi din rădăcini. Soldaţii se mişcau repede, cărând buştenii, unul după altul, pentru a ţine ritmul lucrătorului forestier. A urmat tăierea copacilor, ale căror rădăcini nu au cedat, dar ale căror trunchiuri s-au rupt în timpul furtunii. Probabil, obosit de atâta efort şi vrăjit de ninsoarea, parcă ireală, de rumeguş cu miros de pădure tânără care cădea peste el, unul dintre soldaţi rămăsese imobil, în aşteptare, la o distanţă nepermis de mică de pomul pe care-l tăia pădurarul… Vigilent, **sergentul-major Mircea Ene,** comandantul grupei de militari, i-a strigat şugubăţ, trezindu-l din visare şi readucând buna dispoziţie în rândul colegilor săi: "Aşa, lonică, tu să stai acolo şi să-l prinzi în braţe. Să nu cumva să cadă pe pământ; că pe urmă va trebui să facem o mişcare în plus, când ne vom apleca să-l ridicăm..." Râsul a alungat oboseala şi munca a început din nou. În mai puţin de două ore, curtea era curată şi militarii, revigoraţi de o nouă reuşită, au pornit mai departe, în ajutorul celor năpăstuiţi, care îi aşteptau ca pe copiii lor. A venit rândul Virginiei Tănase, care a încercat să ne liniştească, deschizând poarta curţii sale: **"La mine-i puţin de lucru, maică. Am doar un nuc, venit de prin grădinile altor gospodari. L-a smuls furtuna şi l-a aruncat în ograda mea. Acum, că e la mine, m-aş bucura dacă l-aţi face bucăţi, bucăţi. Măcar să am şi eu ceva lemne de foc...".** Intrigat, unul dintre soldaţi a întrebat-o: "Cum aşa, mamaie, nu ştii de unde a venit?!" "Păi, cum să nu, mânca-l-ar mama: de la vânt! De unde să vie...".

La ora 19.00, o nouă zi de lucru a subunităţii de intervenţie la dezastre a luat sfârşit. Militarii s-au îmbarcat în camion cu satisfacţia că au dat o mână de ajutor celor pe care natura i-a lovit atât de crunt. Însă plecau cu inima strânsă, lăsând în urmă comuna aceea peste care se abătuse, ca un blestem, furtuna. Plecând să se odihnească, se simţeau oarecum vinovaţi faţă de oamenii pentru care casa rămăsese doar o amintire frumoasă, fiind nevoiţi să-şi împartă familia, pentru a dormi prin vecini. Gândul că mâine, în zori, se vor întoarce îi făcea să se simtă mai bine. Se vor întoarce cu acelaşi entuziasm, aducând speranţă acelor oameni care nu vor mai putea privi niciodată cerul cu ochii de dinainte de furtună.

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Ziua Artileriei şi Rachetelor Antiaeriene

MISIUNI SPORITE, ÎNNOIRI DOCTRINARE ŞI TEHNICE LA ÎNCEPUT DE MILENIU TREI

Ca armă în structura armatei române, artileria şi rachetele antiaeriene a apărut la 15 august 1916, iar istoria sa prezintă, sub diferite forme, o evoluţie marcată de amplificarea continuă a performanţelor tehnico-tactice ale mijloacelor de luptă specifice şi a procedeelor de întrebuinţare a acestora în folosul apărării antiaeriene.

Ca armă modernă de luptă, tehnica de rachete antiaeriene este deosebit de precisă şi puternică în confruntarea cu mijloacele aeriene.

Principalele caracteristici care au detaşat-o în arsenalele antiaeriene, faţă de glonţ şi proiectil, pot fi rezumate prin: viteză superioară (peste 1.000 m/s), distanţă mare de acţiune (ordinul zecilor şi sutelor de kilometri), precizia la ţintă, care, cumulate cu puterea de distrugere, permit combaterea cu mare probabilitate a mijloacelor aeriene. Sunt de remarcat locul ce-l ocupă în structura armatei, rolul activ în organizarea şi desfăşurarea uneia dintre cele mai dinamice forme de luptă moderne – apărarea antiaeriană a obiectivelor, trupelor şi populaţiei de pe teritoriul naţional.

Are ca misiune principală combaterea şi nimicirea mijloacelor de lovire ale adversarului aerian înainte ca acestea să-şi îndeplinească misiunea şi este singura armă cu posibilităţi de combatere a rachetelor de croazieră, a ţintelor aeriene cu suprafeţe mici de reflexie şi viteze foarte mari. Această ultimă categorie de mijloace moderne de ameninţare, aflată într-o continuă perfecţionare, este protagonista principalelor conflicte care focalizează atenţia tuturor statelor puternic dezvoltate.

Astăzi, artileria şi rachetele antiaeriene acţionează integrat, cu aviaţia şi radiolocaţia, în cadrul aceleiaşi categorii de forţe armate: Forţelor Aeriene.

Recentele conflicte militare din Golful Persic, Bosnia–Herţegovina, Kosovo şi mai ales din Afganistan au readus în centrul atenţiei specialiştilor militari prioritatea pe care o reprezintă pentru ţările relativ mici, care sunt supuse agresiunii aeriene, o apărare antiaeriană uniformă, constantă, rezistentă la contraacţiunea radioelectronică şi la neutralizarea din aer, cu cadenţă de tragere foarte mare şi posibilităţi de manevră.

Marile unităţi şi unităţile de artilerie şi rachete antiaeriene sunt într-o asiduă căutare a unor posibilităţi de eficientizare, a menţinerii cu orice preţ a forţei combative şi a vitezei de reacţie. Păstrarea nivelului înalt şi constant de pregătire a trupelor, a luptătorilor, constituie un alt aspect al preocupării Statului Major al Forţelor Aeriene, a comandanţilor şi statelor majore de la toate eşaloanele subordonate. Aplicaţiile cu trupe, cu ţinte marcate sau fictive şi tragerile de luptă au căpătat un caracter din ce în ce mai realist în vederea apropierii de standardele superioare, până la identificarea cu cele ale NATO.

La aceasta contribuie din plin noile concepţii privind folosirea tehnicii şi a personalului, stadiul privind elaborarea noilor regulamente de luptă specifice, folosirea din ce în ce mai pronunţată a terminologiei şi semnelor convenţionale nord-atlantice, investiţiile pentru asimilarea şi introducerea în exploatare a noi categorii de tehnică de luptă, de evaluare a tragerilor antiaeriene şi de antrenare a echipelor de luptă.

Sunt idei care au fost reflectate sintetic în **Mesajul pe care şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, domnul general-locotenent Constantin Gheorghe,** l-a adresat artileriştilor şi rachetiştilor antiaerieni de ziua armei lor.

Dotarea cu tehnică de luptă modernă, regândirea principiilor de întrebuinţare în luptă în consonanţă cu modificările impuse de evoluţia mijloacelor aeriene, precum şi creşterea eficienţei acţiunilor acestei arme ca subsistem de bază în cadrul sistemului integrat al Forţelor Aeriene ale României vor fi reperele dezvoltării artileriei şi rachetelor antiaeriene.

Reorganizările în curs de desfăşurare şi îndeplinirea obiectivelor de dezvoltare propuse vor asigura modernizarea acestui gen de armă important, cu o bogată şi îndelungată tradiţie în armata noastră.

Ca urmare a redimensionării şi restructurării subsistemului de artilerie şi rachete antiaeriene, actuala structură organizatorică va suferi, într-un timp relativ scurt, importante schimbări.

Prin măsurile de ordin conceptual, organizatoric, al înzestrării şi întrebuinţării artileriei şi rachetelor antiaeriene din compunerea sistemului Forţelor Aeriene ale României, la început de mileniu, se materializează varianta optimă a apărării antiaeriene a ţării, fiind realizată conform unui efort financiar echilibrat, pe ani, la nivelul posibilităţilor economiei naţionale. Prin structura sistemică şi modulară, acestea vor asigura apărarea stratificată şi omnidirecţională a obiectivelor, în sistem integrat de conducere, fiind permanent adaptabil şi deschis perfecţionării, compatibil cu sistemele din armatele moderne, membre ale Alianţei Nord-Atlantice.

Activitatea aniversară desfăşurată la Şcoala de Aplicaţie pentru Artilerie şi Rachete Antiaeriene, la care, pe lângă cadre active din armă au luat parte foşti comandanţi şi ofiţeri din apărarea antiaeriană în decursul timpului, veterani de război, a relevat interesul comun pentru continua perfecţionare şi modernizarea acesteia, fapt evidenţiat, ca şi în alte ocazii, de **locţiitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, domnul general-locotenent Ion Magdalena,** de generali şi ofiţeri care până nu demult s-au aflat în fruntea unor importante eşaloane din categoria noastră de forţe armate, dar şi de cei ce cu încredere, cu speranţe, le urmează la comanda unităţilor şi marilor unităţi.

Perspective încurajatoare

Pentru realizarea sistemului apărării aeriene cu baza la sol se au în vedere, în perspectivă, mai multe măsuri, între care:

– Achiziţionarea de sisteme de rachete sol-aer având mare putere de foc, o mare flexibilitate, posibilităţi de pentru executarea misiunii de poliţie aeriană;

– Trecerea, la ordin, în situaţii de criză şi de război, a regimentelor de rachete sol-aer din compunerea Forţelor Terestre, în subordinea Comandamentului Operaţional Aerian Principal (C.O.A.P.);

conectare la sistemul de comandă-control naţional, capabilităţi de luptă împotriva rachetelor balistice tactice şi de croazieră şi mobilitate sporită;

– Constituirea sistemului unic de apărare aeriană cu baza la sol al Armatei României, prin integrarea marilor unităţi şi unităţilor de rachete sol-aer din compunerea Forţelor Aeriene şi ale Forţelor Terestre;

– Apărarea aeriană cu sisteme SHORAD a elementelor de dispozitiv ale Statului Major al Forţelor Aeriene;

– Subordonarea operativă, în timp de pace, a regimentelor de rachete sol-aer din compunerea Forţelor Terestre,

– Realizarea sistemului de comandă-control unic, la nivel naţional, la care vor fi conectate toate marile unităţi şi unităţile de rachete sol-aer din Armata României;

– Conectarea regimentelor de rachete sol-aer din compunerea Forţelor Terestre la **ASOC final,** potrivit recomandărilor din studiul Apărarea Aeriană a României, elaborat de Direcţia Apărare Aeriană din NATO;

– Asigurarea de sisteme de comandă-control mobile (C2 dislocabil) pentru toate unităţile şi subunităţile de rachete sol-aer din compunerea Forţelor Aeriene şi ale Forţelor Terestre.

"Inamicii" de la AKORD

Cu câteva săptămâni înainte de executarea tragerilor cu rachete antiaeriene, la Capu Midia, printre cei ce urmează să susţină proba de foc sunt şi operatorii de la staţiile ce creează situaţii aeriene cu ţinte imitate. Ei sunt, până la momentul culminant al aplicaţiei, "inamicii" aerieni probabili. Adică le dau zilnic "de furcă" celor din echipele de luptă, introducând schemele de zbor de la staţiile AKORD în aparatura staţiilor de radiolocaţie de cercetare şi a complexelor de rachete. O operaţie care, o dată cu mânuirea a zeci de comutatoare şi butoane, concomitent cu verificarea lucrului operatorilor şi ofiţerilor cu dirijarea din cabina indicare-dirijare a complexului, semnalează eventualele erori în urmărirea ţintelor. Prin simularea unor atacuri aeriene complexe, cu ţinte care manevrează permanent în distanţă, înălţime, azimut ori cu mai multe tipuri de bruiaj, ei au, totuşi, posibilitatea de a urmări şi capacitatea operatorilor de a însoţi ţintele.

Cu un timp în urmă, la o staţie AKORD lucrau un ofiţer şi doi maiştri militari. Efectivele s-au diminuat, ajungându-se la numai unu-doi maiştri la o staţie. A crescut răspunderea maiştrilor. Şi o dată cu ea a crescut şi calitatea pregătirii fiecăruia, performanţa.

Brigada de rachete aflată acum în dispozitiv la Capu Midia are în **maiştrii militari Sevestian Telcean, Vasile Drăgostin, Gheorghe Hojda, Paul Ciobotea** ş.a. operatori de nădejde. "Principalul", Telcean, are o experienţă de aproape 30 de ani la trageri. Cu ce a acumulat în atâta vreme de poligon, oricând este în măsură să-şi ajute colegii. Şi o face cu dragă inimă, ca să lase în urmă specialişti de mare valoare, ca şi el. Aceştia îl secondează cu brio.

Mai apar şi defecte, ca şi la complexele de rachete, mai mici sau mai mari, dar ele sunt rezolvate în scurt timp pentru a fi permanent în măsură să creeze scheme de zbor pentru antrenamentul echipei de luptă. Şi acestea se derulează zilnic, ore îndelungate. Cu parametri dintre cei mai diverşi, cu evoluţii neaşteptate ale ţintelor aeriene care "manevrează" continuu.

Se antrenează şi sâmbăta, uneori şi duminica. Este "foc" permanent la Capu Midia. Doar aşa se clădesc rezultatele la tragerile reale.

NOI INSTRUCŢIUNI ŞI REGLEMENTĂRI

Nu cu mult timp în urmă, Statul Major al Forţelor Aeriene a editat şi difuzat în unităţi şi mari unităţi instrucţiuni de o deosebită utilitate pentru buna desfăşurare a pregătirii de luptă în arma artilerie şi rachete antiaeriene.

Este vorba de **"Instrucţiunile privind organizarea şi desfăşurarea activităţilor în Tabăra de Instrucţie şi Poligonul de trageri Capu Midia",** care înlocuiesc reglementările existente din 1988, depăşite în bună parte datorită transformărilor şi modernizărilor ce au avut loc, ca şi schimbării unor condiţii în efectuarea tragerilor. Capitolele importante vizează planificarea tragerilor, atribuţiile personalului care organizează şi execută tragerile în poligon, probleme de amenajare a poligonului, realizarea măsurilor de siguranţă, logistica trupelor.

O altă instrucţiune se referă la **tragerile cu sistemele de rachete sol-aer S. 75 M3,** care abrogă "Regulile de tragere cu complexele de rachete sol-aer S 75 M «VOLHOV», ediţie 1984. Din capitolele pe care le conţine noua instrucţiune menţionăm pe cele care abordează pregătirea tragerii; tragerea asupra ţintelor aeriene în condiţiile existenţei sau absenţei bruiajului radioelectronic; observarea şi controlul tragerii.

Cea de a treia instrucţiune detaliază modul în care se **evaluează tragerile cu artileria şi mitralierele antiaeriene** şi abrogă o instrucţiune veche de 14 ani. Sunt tratate toate tipurile de tragere ce se execută cu aceste categorii de tehnică de luptă, modul de evaluare a acestora la nivel pluton, baterie, divizion, regiment, precum şi a pregătirii personalului.

Rod al muncii neobosite a unor colective largi de autori conduse de **colonelul Gheorghe Marin,** şeful Secţiei de artilerie şi rachete antiaeriene din Statul Major al Forţelor Aeriene, ofiţeri cu o bogată experienţă în armă, comandanţi la diferite eşaloane, specialişti, ingineri şi tehnicieni care ani de zile au cunoscut din practică efectele bune sau mai puţin bune ale vechilor reglementări şi care au sesizat noutăţile ce trebuiau implementate, noile instrucţiuni intrate în vigoare de la 1 august a.c. se constituie ca îndreptare preţioase în activitatea de creştere a capacităţii combative a artileriei şi rachetelor antiaeriene.

Redactorul paginii
comandor (r) PETRE BÂNĂ

"CER DESCHIS" CU AVIATORI ROMÂNI ŞI AMERICANI

În ritmul în care se derulează misiunile "CER DESCHIS", escadrila aerofotogrammetrică de la Otopeni se îndreaptă spre misiunea cu numărul 100. Numai cu Ungaria, cu care avem şi un tratat bilateral, s-au desfăşurat până acum 52. Din 1992, de când a început aplicarea acestui acord, echipajele româneşti au efectuat o serie de misiuni importante şi în Germania, Turcia, Benelux, Marea Britanie, Bulgaria, Grecia, SUA (fără avion, numai echipa), Italia. De curând a început colaborarea şi cu Ucraina, misiunea comună încheindu-se zilele trecute, la Bucureşti.

Escadrila reprezintă România, aviaţia militară română în aceste acţiuni de mare însemnătate.

În august s-a desfăşurat şi exerciţiul comun cu americanii, care au mai fost la noi, cu o aeronavă OC-135, un Boeing modificat. Şi ai noştri au fost în SUA, dar fără avionul românesc amenajat pentru aerofotogrammetrie. Misiunea s-a efectuat cu aeronava americană. Acum a venit rândul lor să vină fără avion. Era, probabil, prea costisitoare deplasarea unui asemenea aparat peste ocean numai pentru un zbor de observare de trei ore şi jumătate. Cu atât mai mult cu cât şi Forţele Aeriene ale României dispun de un avion destinat aceluiaşi scop, e drept nu atât de performant.

Echipa americană, condusă de doamna locotenent-colonel Emily Tate, a fost impresionată să constate profesionalismul colegilor români în asemenea misiuni, experienţa lor îndelungată, cât şi nivelul de exprimare în limba engleză.

Timp de trei ore şi jumătate, la bordul şi cu aparatura de pe aeronava AN-30 aparţinând Bazei 90 Transport Aerian, dar şi cu aparatele proprii sofisticate, s-a efectuat zborul de observare deasupra unei părţi din teritoriul României. Mai întâi însă partea americană a filmat şi fotografiat tot ce se putea din aeronavă, s-au interesat îndeaproape de performanţele acesteia, pe care avea să le constate şi practic în timpul zborului. Aceasta deoarece, în septembrie, SUA vor executa o misiune de observare în Italia, cu comandament comun american şi român, cu avionul şi echipajul nostru. O acţiune care ne onorează. Este explicabil deci interesul faţă de aeronava şi echipajul aviaţiei militare române.

Zborul s-a desfăşurat atât în condiţii meteo normale, cât şi în grele. Au filmat până şi în nori, ne-a spus comandantul echipajului, comandorul Neculai Mitu. A fost o nouă şi temeinică verificare a capacităţii sale profesionale, ca şi a celorlalţi componenţi ai echipei: locotenent-comandorii Paul Ochiroşi, pilot secund, Alin Colbea, navigator, maistrul militar clasa 1 Cristian Petrache, mecanic de bord, plutonierii-adjutanţi Gheorghe Argint şi Dumitru Costică, fotooperatori. La pregătirea şi materializarea misiunii au contribuit însă şi cei care au rămas la sol, între care locotenent-colonelul Gheorghe Rotariu, un realizator şi interpret de excepţie al imaginilor, maistrul militar clasa 1 Costel Spiridon, cel care pregăteşte cu atâta minuţiozitate avionul înainte de fiecare decolare.

Cooperarea cu organele civile de trafic aerian a fost, ca de fiecare dată, foarte bună.

În final, echipa americană şi-a declarat mulţumirea faţă de modul în care s-a executat misiunea, afirmând că îva fi o adevărată plăcere să zboare şi să-şi îndeplinească misiunea din Italia cu avionul şi echipajul românesc.

PETRE BÂNĂ

Iniţiativa unui comandor

Comandorul (r) Dumitru Caraman este cunoscut, în special, de aviatorii de vârsta a treia, mai întâi ca pilot militar, apoi ca pilot civil de linie cu o îndelungată activitate. Dar şi ca autor al lucrării autobiografice **"Să zbori şi să nu mori"**. Puţini cunosc însă gestul, demn de toată lauda, al acestuia, de a ridica în comuna natală, Oancea, judeţul Galaţi, un monument închinat memoriei celor 60 de eroi din localitate căzuţi la datorie în cel de-al doilea război mondial. Comandorul pensionar a fost nu numai iniţiatorul proiectului, ci şi cel ce s-a ocupat nemijlocit de procurarea materialelor şi executarea monumentului, contribuind el însuşi cu cea mai mare sumă – peste zece milioane de lei, acum trei ani – la înscrierea numelor eroilor pe plăci de marmură. Pentru procurarea acesteia, la un preţ mai convenabil, nu a pregetat să se deplaseze personal cu autoturismul său la Cluj, unde oferta era mai avantajoasă. Nu şi-a aflat liniştea decât atunci când monumentul a fost dezvelit şi sfinţit. Frumoasă şi generoasă acţiunea ofiţerului pensionar. **(P. B.)**

Memoria unui mare erou, în picaj

Din iniţiativa filialei Bucureşti a Asociaţiei Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii, un mic grup de veterani a ţinut să fie prezent la mormântul din Cimitirul Ghencea Militar al unuia din marii zburători şi eroi ai României, căpitanul Alexandru Şerbănescu, fost comandant al Escadrilei 57 şi Grupului 9 Vânătoare acoperite de glorie în cel de al doilea război mondial.

Distins cu cele mai înalte decoraţii de război, inclusiv cu Ordinul "Mihai Viteazul", Alexandru Şerbănescu a fost un as între aşi, un neînfricat luptător aerian, care nu pregeta să angajeze atacuri împotriva mai multor aparate de zbor inamice deodată, doborând, până în aprilie 1944, 53 de avioane duşmane. A căzut eroic în luptă la 18 august 1944, în nordul judeţului Buzău, fiind atacat de cel puţin opt avioane de vânătoare de tip "Mustang". Avea numai 32 de ani.

Trei zile mai târziu a fost înmormântat ca erou naţional în Cimitirul Ghencea.

O formaţie de 40 de ofiţeri de aviaţie în frunte cu un alt as al aviaţiei noastre, căpitanul Constantin Cantacuzino-Bâzu, comandantul secund al Grupului 9 Vânătoare şi bunul său prieten i-a dat onorul.

După război, întrucât fusese un erou al Campaniei din Est, ceremonialele militare şi religioase la mormântul său au fost interzise. În fiecare an, la 18 august, în tăcere, şi cu mare grijă, se reculegeau, totuşi, acolo, foştii săi camarazi. Unul din coechipierii de atunci, locotenentul Ion Dobran, azi general în retragere, n-a lipsit aproape niciodată. După revoluţia din decembrie 1989 însă, nimeni nu-i mai împiedicau. La fiecare întâlnire din cimitir de la mijlocul lui august, Dobran făcea apelul solemn. Urma apoi un impresionant ceremonial militar şi religios. Erau de faţă aviatori din Grupul de la Caracal care îi poartă numele, veterani, membri ai A.R.P.I.A., ai Ligii Aeriene Române, fratele eroului şi alte rude. Se rosteau panegirice, se citeau versuri în care era preamărit numele eroului, după comemorare foştii luptători îşi depănau amintirile de pe front.

Deunăzi, împreună cu câţiva membri inimoşi ai A.R.P.I.A., dintre veterani, alături de nelipsitul Ion Dobran, aflat încă în convalescenţă, se mai aflau comandorii (r) Laurenţiu Manu, Viorel Popescu, Eugeniu Hladiuc. Doamna Sanda Agache, cunoscuta fostă aviatoare, a făcut chetă pentru a cumpăra lumânări şi a plăti un preot găsit la poarta cimitirului. Un singur aviator în uniformă – şi acela pensionar. O scurtă slujbă de pomenire, ca la oricare muritor de rând şi... atât. Păcat! **(P.B.)**

ANUNŢ COLEGIAL

Promoţia de ofiţeri navigaţi de aviaţie 1952 aniversează 50 de ani de la absolvirea şcolii.

Întâlnirea colegială va avea loc în Bucureşti, la data de 20 septembrie 2002, orele 10.00, la Cercul Militar Naţional.

Relaţii pentru participare la telefoanele din Bucureşti: 322.23.23 – OBREJA P.; 653.44.80. – MARCU ALEX.; 220.96.44 – ENACHE; 323.02.36 – RĂDOI M.; 725.51.76 – ATANASESCU V; 623.46.19 – TACHE D.

Grupul de organizare

DIALOG CU CITITORII

MIRCEA LUCACESCU: Evocarea memoriei fratelui dumneavoastră, pilotul inginer de aviaţie Marius-Petru Lucacescu, ne-a impresionat. Cu atât mai mult cu cât ne-a vorbit despre el unul din redactorii noştrii, fost coleg de liceu şi de şcoală militară cu cel ce s-a remarcat nu numai ca un pilot şi om de ispravă, ci şi ca un intelectual de mare calibru, cu o vastă cultură atestată prima dată la Liceul Militar din Câmpulung Moldovenesc, perioadă în care elevul Marius Lucacescu a câştigat câteva concursuri şi olimpiade. De altfel, el a absolvit Liceul "Ştefan cel Mare" ca şef de promoţie. După îndeplinirea unor misiuni importante pe avioane cu reacţie în unităţi de luptă, a obţinut brevete de zbor şi în alte ţări fiind, apoi, cooptat în comisia de tranzacţionare a avioanelor străine cumpărate. Deznodământul tragic al carierei sale, ca şi al celorlalţi trei aviatori de la bord, la 1 aprilie 1977, când avionul pe care-l pilota a luat foc în aer, a pus capăt destinului unui om de excepţie care, pentru scurtă vreme, pe care şi el o considera "de moment", a fost şeful Bazei de aviaţie utilitară Iaşi. Sărmanul Marius, ultimul său act de voluntariat i-a fost fatal deoarece avionul ucigaş trebuia să fie adus de la Iaşi la Bucureşti de altcineva, însă persoana respectivă îmbolnăvindu-se, Lucacescu s-a oferit el să treacă la manşă. Un gând pios, alături de dumneavoastră, dragă domnule Mircea, şi regretele noastre, la fel de sincere şi acum, după 25 de ani, de la cumplitul lui sfârşit.

Colonel (r) V. Cojocaru: Dorinţa dumneavoastră de a avea o fotografie a celebrului pilot de vânătoare Constantin Cantacuzino – Bâzu lângă avionul său va fi îndeplinită. Am luat legătura cu Muzeul Aviaţiei şi în curând veţi fi în posesia ei. În afară de aceasta, vă vom trimite şi câteva ziare şi reviste din fondul nostru, în care s-a scris despre renumitul aviator, pentru a le înmâna, la rându-vă, minimuzeului din comuna natală. Vă sugerăm, totodată, să procuraţi lucrările "Personalităţi ale aviaţiei române", de Constantin Ucrain, "Prinţul aşilor", de Vasile Tudor, "Jurnalul locotenentului Dobran", "Album aviatic".

ROXANA BĂNĂSEANU, elevă: Doamna aviatoare Ruxanda Agache-Miheş va fi încântată să vadă rândurile scrise de dumneavoastră şi din care reproducem în revista noastră : "Sunt Roxana, de la Clubul de parapantă din Câmpina. Vreau să vă spun că am luat carnetul de zbor şi diploma şi sunt bucuroasă. Doamnă Ruxanda, mi-a făcut o deosebită plăcere să stau de vorbă cu dumneavoastră despre aviaţie şi mi-ar plăcea foarte mult să ne mai întâlnim şi să-mi povestiţi despre viaţa de aviatoare". Îţi vom trimite un număr al revistei noastre în care am scris despre cunoscuta aviatoare. Nu are telefon.

Căpitan-comandor (r) SAVU TUREA: Activitatea de elaborare a unei lucrări despre elicopteriştii militari va fi reluată de cei ce au lucrat un timp la ea alături de regretatul comandor (r) Liviu Tomi, iniţiatorul şi realizatorul, în cea mai mare parte, a manuscrisului. Se aşteaptă încuviinţarea familiei celui dispărut pentru relansarea lucrului. Documentele pe care le-aţi pus la dispoziţie sunt în mâini bune, nici o grijă, ele vă vor fi înapoiate după finalizarea lucrării.

Maistru militar clasa a III-a DAN PARASCHIVAN: În conformitate cu prevederile **Ordinului ministrului apărării naţionale nr. M.145/2001,** pentru a fi înaintaţi în gradul de maistru militar clasa a II-a/plutonier-major şi a fi încadraţi pe funcţii prevăzute cu acest grad, maiştrii militari/subofiţeri luptători, specialişti şi instructori trebuie să urmeze un **curs de stat major** sau **de administraţie,** iar maiştrii militari/subofiţeri specialişti şi instructori – un **curs de conducere structuri tehnice.** Cursurile au o durată variabilă, în funcţie de specialitatea respectivă, şi se desfăşoară, de regulă, la Şcolile de Aplicaţie pentru arma/ specialitatea de bază.

Comandor (r) R. MARIN: Regretăm, dar nu publicăm poezii. Este adevărat, o singură dată am reprodus câteva strofe dintr-un poem al unui veteran de război aflat într-o situaţie deosebită, aceasta însă într-un caz cu totul şi cu totul excepţional.

Redacţia "CER SENIN"
Şoseaua Bucureşti-Ploieşti, km 10,5, sector 1, Bucureşti
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
B 222.02; C 1011.00

REDACTOR -ŞEF:
comandor DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACŢIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
IONEL IONIŢĂ;
FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU;
ADMINISTRATOR:
sergent-major ANGELICA CIOBÎCĂ

TIP~RIT LA C.C.A. INTACT S.A.